Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5459**

19. Wahlperiode 02.11.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Frank Magnitz, Andreas Mrosek und der Fraktion der AfD

Zielfahrplan Deutschland-Takt

Der erste Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt, der am 9. Oktober 2018 vom BMVI vorgestellt wurde, stellt beispielhaft Reisezeitverkürzungen zwischen deutschen Großstädten im Schienenfernverkehr in Aussicht (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html).

So soll die Reisezeit zwischen

a) Berlin und Düsseldorf um 16 Prozent (4:14h auf 3:34h)

b) Stuttgart und Hamburg um 14 Prozent (5:10h auf 4:27h)

c) Hamburg und München über Berlin um 12 Prozent (6:30h auf 5:43h)

d) Hamburg und München über Hannover um 8 Prozent (5:31h auf 5:06h) gesenkt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie sollen die in der Vorbemerkung unter a) bis d) genannten Fahrzeitverkürzungen sowie die Fahrzeitverkürzungen zwischen den anderen im Gutachten aufgeführten Städten erreicht werden?
2. Sind für Strecken in der Vorbemerkung unter a) bis d) Infrastrukturmaßnahmen geplant?

   Wenn ja, welche (aufgeschlüsselt nach Strecke)?
3. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Standzeit der Züge in den Bahnhöfen?
4. Wird es neben den geplanten Verbindungen auch weiterhin Sprinterzüge geben, die weniger Halte zwischen den Bahnhöfen mit Hauptverkehrsaufkommen aufweisen?
5. Wird auf der Strecke Hamburg-Stuttgart der Zug nach Kenntnis der Bundesregierung statt am Frankfurter Hauptbahnhof dann am Bahnhof Frankfurt-Süd halten?
6. Sind die der in Vorbemerkung unter a) bis d) genannten Verbindungen auch ohne das Konzept des Deutschland-Taktes und bei entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeugbeschaffungen realisierbar?

7. Wie will man vor dem Hintergrund der angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/037-scheuer-wow-effekt-bahnfahren.html) und eines starren und erwartbar störanfälligen Taktfahrplans verbunden mit häufigeren Zugfahrten das Ziel der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Schienenverkehrs sicherstellen?
8. Ist angesichts von den vorgestellten Planungsüberlegungen, zwischen den „Knoten“ einen Halbstundestakt einzuführen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/zielfahrplan-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile), geplant, Güterverkehrstrassen zugunsten von Personenverkehrstrassen aufzugeben?
9. Sollten sich die Angebotsausweitungen im Fernverkehr der DB in Folge eines 30-Minuten Takts als defizitär erweisen, wird die DB Fernverkehr AG verpflichtet, diese Verkehre trotzdem anzubieten und wären dafür Zuschüsse an die DB Fernverkehr vorgesehen?
10. Wenn zukünftig eine Subventionierung des Schienenpersonenfernverkehrs geplant oder nicht auszuschließen ist, sollen diese Mittel von den Regionalisierungsmitteln abgezweigt werden oder ist dafür ein neuer Haushaltstitel vorgesehen?

Berlin, den 24. Oktober 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333